NUMER ZAWIERA: „O budowie wielkich garaży“, „Czy L. S. G. odróżnia obce od swojego?“, — „80.000 zużytych aut“, — „Przygotowania do walki o rekord szybkości“, — „Wynik walki o Wielką Nagrodę Europy“,—„Z S.M. Gedania“, — Wystawa w Pradze, — Poradnik automobilisty, — „Wrażenia z włóczęgi po Europie“.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA 30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8 m. 3, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 5 listopad 1929 r. | Nr. 45 (73)

O budowę wielkich garaży.

Jesteśmy w ciągłem dążeniu do zmotoryzowania ruchu, dążymy do rozpowszechnienia samochodu, głównego środka lokomocji. Pracujemy nad rozwojem możliwości technicznych i znaczenia gospodarczego, tegoż samochodu. Wielce jednak zaniedbujemy, tak z wszechmiar aktualną kwestję pomieszczeń dla samochodów. Dziś, przy ciągle wzrastającej ilości wozów, kwestja budowy garaży, staje się sprawą coraz bardziej palącą.

Wielokrotnie słyszało się o najprzeróżniejszych projektach. Nieraz projekty te ogłaszano w prasie fachowej, bądź to codziennej. Niestety — polskie gadanie, typowo polski słomiany ogień. Mam nawet teraz na myśli zeszłoroczny projekt p. S. J., projekt ten był iście imponujący — dotyczył budowy garażu kolosa na Woli (podzieliłem się nim w swoim czasie z Czytelnikami). Miało być 500 boksów, w nich najbardziej precezyjne nowoczesne urządzenia; omal, że nie zakładano aparatów telewizyjnych: ażeby właściciel auta, zamawiając go na tę, a tę godzinę, mógł widzieć przyjemny wyraz twarzy pracownika, przyjmującego zlecenie. I tak, dotychczas mrzonki i projekty.

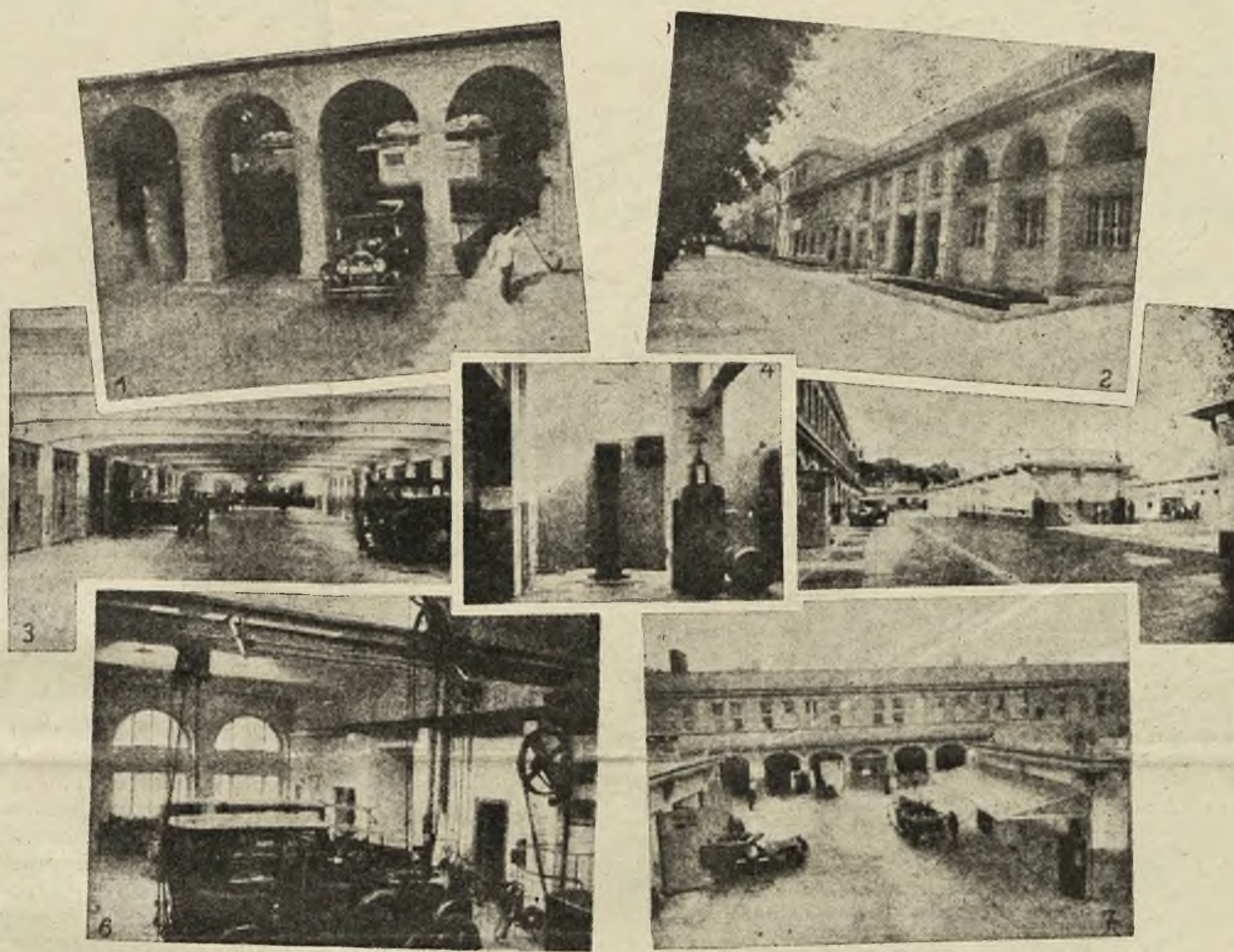
Zagranicą, dawno zrozumiano potrzebę budowy wielkich garaży. Zrozumiano również, że do rozwoju automobilizmu ważny jest nie tylko dobry stan dróg. Że w pierwszym rzędzie należy ułatwić automobiliście zagarażowanie jego wozu i dobrą obsługę.

W Polsce większych garaży wogóle nie spotykamy. Nawet przedsiębiorstwa autobusowe, transportowe, urzędy pocztowe i autobusy miejskie, nie mogą poszczycić się pomieszczeniami takiemi, któreby odpowiadały wszelkim nowoczesnym wymogom.

Ale zostawmy na boku wszelkie przedsiębiorstwa; głównem zadaniem naszego artykułu jest omówienie budowy garaży, że tak powiem przeznaczonych do ogólnego użytku publicznego. Garaży, z których mógłby korzystać każdy automobilista o każdej porze i mieć pomieszczenie dla swojego wozu nawet na zawołanie telefoniczne, i na wezwanie telefoniczne również ażeby mu wóz dostarczono na wskazane miejsce.

Zasadniczą kwestją przy zakładaniu wielkich garaży, jest sprawa kosztów. Nie będę tu mówił o kolosach, żelbetonowych. Na budowę takich pomieszczeń napewno nikt u nas dziś nie zdobędzie się.

Również nie jest pożądanem, budowanie garaży na bardzo rozległym terenie. Najważniejszą rzeczą jest oszczędność miejsca, wyzyskanie go do maksimum. Zwłaszcza, gdy budujemy w mieście, lub na terenach drogich, to musimy zastosować jeszcze większą oszczędność miejsca, w celu szybkiej amortyzacji kosztów własnych.



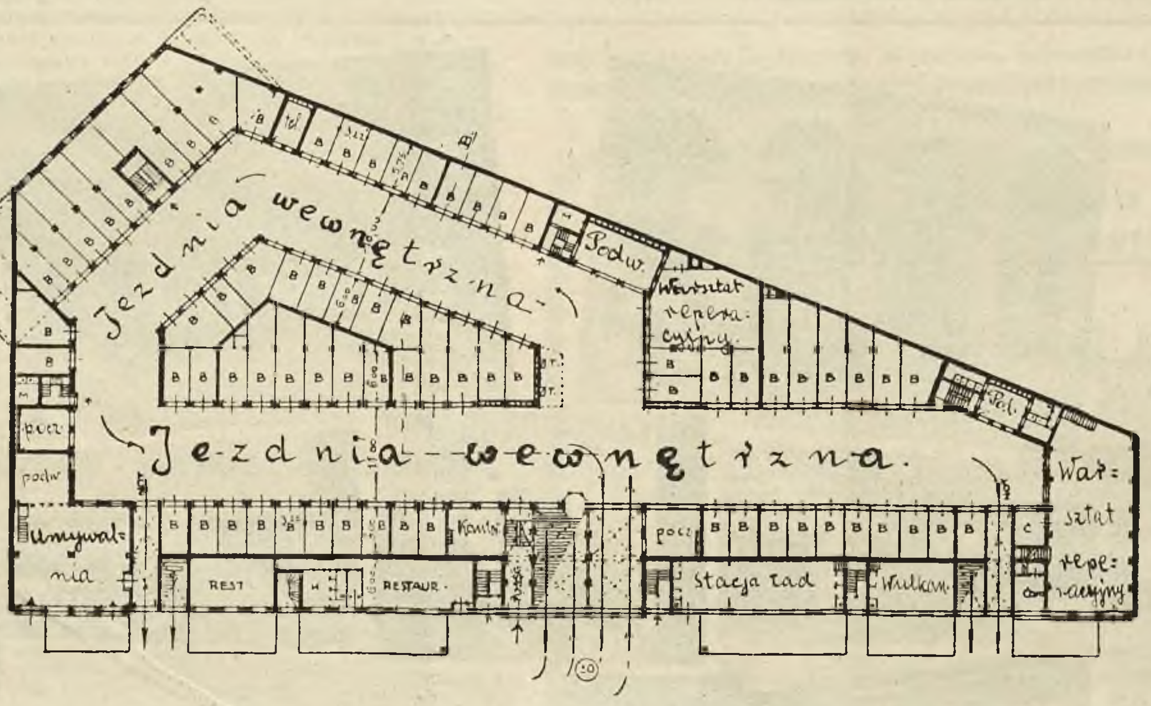
Fragmenty jednego z wielkich garaży berlińskich.
1. Wjazd. *2.* Widok z ulicy. *3.* Szeroka jezdnia między rzędami boksów. *4.* Składy materjałów pędnych. *5.* i *7.* Dziedzińce. *6.* Warsztaty reparacyjne.

W tym wypadku bierzemy pod uwagę budowę garażu o dwuch kondygnacjach: jednej kondygnacji suterenowej z żelazo-betonowym sufitem i drugiej kondygnacji parterowej, murowanej, przykrytej dachem lekkiej konstrukcji. Z jednej strony budujemy opuszczającą się rampę wjazdową, z drugiej zaś wnoszącą się rampę wyjazdową. Jeszcze dalej idącem wyzyskiwaniem miejsca, będzie budowa wielopiętrowego garażu, zaopatrzonego w windy wciągające postawione wozy. W Ameryce garaże takie są bardzo liczne i dają swym właścicielom znaczne dochody. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, iż w konsekwencji ciągle wzmagającego się ruchu samochodowego, niedługo i u nas będą musiały powstać wielkie piętrowe gmachy garażowe.

Wielki garaż musi się swoją budową i wewnętrznym rozkładem dostosować do wymogów ruchu samochodowego. W pierwszym rzędzie wjazd do garażu i wyjazd z niego winien być wygodny i gwarantować możliwość względnie szybkiego ruchu. Także wnętrze garażu względnie jego dziedziniec i wewnętrzne jezdnie, muszą umożliwić szybkie i swobodne poruszanie się pojazdów. Jeżeli mamy do czynienia z dwoma kondygnacjami, umieszczonemi jedna nad drugą, to bardziej wygodnemi od wind, używanych w garażach wielopiętrowych, są odpowiednie wjazdowe i wyjazdowe rampy. Do czyszczenia i mycia wozów, muszą być wprowadzone specjalne pomieszczenia „umywalnie„, zaopatrzone w odpowiednie urządzenia hydrauliczne. Przy garażu *muszą się znajdować warsztaty reperacyjne*, zaopatrzone we wszelkiego rodzaju nowoczesne narzędzia i urządzenia; następnie: lakiernia, zakład wulkanizacyjny, skład materjałów pędnych —zaopatrzony we wszelkie gatunki tych materjałów, — skład smarów i t. d. Obok pomieszczeń przeznaczonych specjalnie dla samochodów, znajdować się winny jeszcze poczekalnie: dla właścicieli wozów garażowanych, dla kierowców, pomieszczenia dla personelu garażowego, bufet, kabiny telefoniczne i kantory dla administracji garażowej. Jako materjału budowlanego, użyjemy żelazo-betonu, który ze względu na swoją wytrzymałość i odporność na działanie ognia, jest najodpowiedniejszym. Podłogi winny być równe i gładkie, nie śliskie jednak, a zarazem odporne na działanie benzyny lub oliwy Koszty budowy, urządzenia i utrzymania

garażu są względne i ściśle uzależnione od poziomu na jakim dany garaż stoi. Rzecz prosta, że w stosunku do garażu, który ma mieścić samochody ciężarowe, półciężarowe lub taksówki, nie stawia się wielkich wymogów, dla prywatnych jednak, mniej lub więcej kosztownych i luksusowych maszyn, garaż musi być specjalnie urządzony i zaopatrzony w odpowiednie instalacje; w związku jednak z tym, cena wynajmu w takich garażach będzie odpowiednio wyższa. Przeciętna cena wynajmu jednego boksu, nie powinna przekraczać 80 do 100 zł. miesięcznie. Z tych opłat za wynajem, powinny być pokryte: koszty utrzymania garażu, ogólne wydatki przedsiębiorstwa wraz z podatkami, oprocentowanie i amortyzacja kapitału wkładowego, koszta gruntu oraz zysk właściciela garażu.

Poniżej zamieszczone zestawienie dochodów i wydatków, przewidziano dla garażu o 200 boksach. Uwzględniono również przy obliczeniu, iż tylko 75 proc. garażu będzie przeciętnie stale użytkowane. Wobec tego cyfry będą następujące:



Odręczony projekt planu sytuacyjnego wielkiego garażu.

Dochód.

Opłata za wynajem boksów dla 200 wozów z uwzględnieniem użytkowania tylko 75%, z czynszem wynoszącym 90 zł. miesięcznie wyniesie rocznie: . . . 162.000 zł.

Rozchody.

a. Koszty utrzymania garażu t. zn.: dozór, oświetlenie, woda, ogrzewanie, wentylacja, reparacje i t. p., rocznie . . 32.000 zł.

b. Ogólne koszty przedsiębiorstwa t. zn.: podatki, drobne rozchody, asekuracja, koszty administracyjne, rocznie . 20.000 zł.

c. Oprocentowanie i amortyzacja kapitału budowlanego wraz z kosztami gruntu pod budowę, rocznie . . . 90.000 zł.

d. Czysty zysk przedsiębiorstwa, rocznie 20.000 zł.

w sumie rocznie: 162.000 zł.

Zgodnie z powyższem zestawieniem, (patrz poz. c.) koszty budowy, łącznie z kosztem gruntu, w oprocentowaniu i amortyzacji wynoszą rocznie 90.000 zł. Kalkulacja ta da się zastosować, zarówno do budynku parterowego, jak i do garażu o dwuch kondygnacjach,

Budowa garażu o dwu kondygnacjach, wynosi mniej więcej wraz z wymaganym ekwipunkiem, od 30 do 40 zł. od każdego sześciennego metra zabudowanej przestrzeni. Wobec tego, koszt budowy jednego boksu, o przypuszczalnych wymiarach $6 \times 4 \times 3^1/_4$ metra, czyli o ogólnej objętości 75 mtr. sześciennych, wynosi 2250 do 3000 zł.

Przy stopie procentowej, do kapitału wynoszącej 9 proc. i amortyzacji w wysokości 3 proc. dla kosztów budowy (razem 12 proc,) oraz amortyzacji kosztów gruntu w wysokości 10 proc. otrzymamy następujące obliczenie:

a. Dla budowli o dwu kondygnacjach.

Oprocentowanie i amortyzacja kosztów budowy (200 boksow po 3.000 zł.—6.000000) 12% . . . . . . 72.000 zł.
Oprocentowanie i amortyzacja kosztów gruntu pod budowę (3.000 kw. mtr. po 60 zł. —180.000 zł.) 10% , . 180.000 zł.

w sumie. 90.000 zł.

b. Dla garażu parterowego.

Oprocentowanie i amortyzacja kosztów budowy (200 boksów po 2.250 zł.-450.000 zł.) 12% . . . . . . 54.000 zł.
Oprocentowanie i amortyzacja kosztów gruntu pod budowę (6.000 kw. mtr. po 60 zł. — 360.000 zł.) — 10% . . 36.000 zł.

w sumie: . 90.000 zł.

Z powyższego widzimy, iż zasadniczo koszty dla obydwóch typów wielkich garaży, tak parterowych tak i o dwu kondygnacji, są jednakowe.

Budowa uwidocznionego na rysunku garażu, wynosi minimum 50 do 60 zł. od sześciennego metra zabudowanego, ponieważ pozostawia wiele niewyzyskanej przestrzeni, zużytej na jezdnie wewnętrzne i na rampy. Wskutek tego pomimo oszczędności na kosztach gruntu, wypada zasadniczo drożej aniżeli garaż parterowy, lub o dwu kondygnacjach. Dlatego też przypuszczać należy, iż wielopiętrowe garaże będą u nas postawały tylko w szczególnych wypadkach, gdyż wymagają znaczniejszego nakładu pieniężnego.

Nie potrzebuję chyba, na zakończenie powtarzać, że budowanie wielkich garaży, jest w obecnej dobie wielkiego rozwoju automobilizmu, rzeczą konieczną i że racjonalny rozwój automobilizmu jest ściśle uzależniony od należytego rozwiązania sprawy i powstawania wielkich garaży w śródmieściu.

Wielu ludzi, od nabycia automobilu, powstrzymuje brak odpowiedniego pomieszczenia w blizkości ich mieszkania lub miejsca pracy.

Znajdujące się w obecnej chwili w centrum miasta pojedyńcze boksy, mają prócz braków technicznych i nieodpowiedniego wyposażenia, jeszcze i tę wadę, że są kolosalnie drogie. W dziedzinie tej należałoby zaprowadzić pewnego rodzaju przewrót, przez budowę wielkich garaży według niniejszego projektu, zaczerpniętego z pism zagranicznych. Garaże te, pomimo stosunkowo niskiej opłaty pobieranej za wynajem boksu, zapewniają przedsiębiorcy znaczne dochody.

Z tygodnia L. S. G.

W niedzielę, dn. 27-go ub.m., Liga Samowystarczalności Gospodarczej urządziła w Warszawie szereg imprez: miały one za cel: propagowanie wyrobów krajowych. Do kawalkad agitacyjnych użyto kilkanaście samochodów Zakł. Mech. „URSUS" i „C.W.S." (słusznie, należało je pokazać szerszym rzeszom)... Ale o dziwo!—Do pochodu dołączyło się parę wozów wyrobu General Motors.

Poruszaliśmy nieraz, szkodliwo - wątpliwą "polskość" G.M.C., a obecnie jesteśmy zdumieni zezwoleniem L.S.G. do uczesnictwa w pochodzie wozom obcej produkcji.

Jak obce, to obce Ligo! Poco fałszujesz. Nie powinnaś pokazywać farbowanego lisa nawet za większe pieniądze. A może nie potrafisz odróżnić obce od swojego.. ?

Jeśli tak, to zbytecznie istniejesz.

Wystawa w Pradze.

(Korespondencja własna)

W dniu wczorajszym, zamknięto podwoje salonu automobilowego w Pradze. Nie będę zabierał wiele czasu Czytelnikom i tak już dość cierpliwie od pewnego czasu, słuchających rozpraw na temat wystaw i salonów. Czytaliście już moją korespondencję z Grand-Palais, uraczyła zapewne Was redakcja i Olimpją.

* * *

Przemysł czeski, był na wystawie w Prage godnie reprezentowany przez 7 rodzimych fabryk, na czele których stały: *Skoda Tatra, Praga* i *Zbrojovka*. Stoiska tych marek, były w ustawicznym oblężeniu i budziły wielkie zainteresowanie, nietylko wśród Czechów, lecz i pośród wielu cudzoziemców, którzy już poprzednio mieli możność przekonania się o wybitnych zaletach tych wozów.

Przemysł zagraniczny, reprezentowany był na wystawie dość licznie. Ale *nic specjalnie nowego* — w porównaniu z salonem Paryskim — nie dał. Więc tak, jak w Paryżu i Londynie, duże zainteresowanie budziło stoisko, jednej z pierwszych amerykańskich fabryk: „Cord", wystawiającej pierwszy samochód amerykańskiej produkcji, z napędem na przednią oś. Wóz z silnikiem ośmio-cylindrowym o mocy 125 K. M. o luksusowym wykończeniu. Popularna i rozpowszechniona w Europie marka francuska „Citroën" wystawiła cały szereg swoich modeli, wykonywanych bądźto całkowicie zagranicą, bądźto z karoserjami wytwórni czeskich, zwracających uwagę, swem wykwintnem i estetycznem wykończeniem. Bliższych szczegółów opisywać nie będę, gdyż podałem przy sprawozdaniu z salonu Paryskiego. W oblężeniu przez „ciekawych" było stoisko dumnego Rolls-Royce'a, wystawiającego swój znany model sześcio-cylindrowy o 20 K. M., oraz model „New Phantomil".

Stoisko Nr. 161, obfitujące we wszelkiego rodzaju akcesorja samochodowe, nic nowego nie dało.

Z całej wystawy wynosi się bardzo miłe wrażenie, aczkolwiek trudno ją porównywać z przepychem Grand-Palais.

Jednak przyznać należy, iż samochodowy przemysł czeski stoi na bardzo wysokim poziomie, i produkcja jego wzrasta w szybkim tempie, a rok 1928 dał produkcję o 30 proc. większą, niż 27-y. A skoro weźmiemy pod uwagę, że eksport stosunkowo nie wielki, to widzimy, że *automobilizm w Czechach szybko wzrasta*. I jeżeli Czechy wstydzą się tego, że u nich wypada jeden samochód na mniejwięcej 500 mieszkańców. to co mamy powiedzieć my, jeżeli w Polsce na jeden samochód wypada około 1000.

Wystawa praska, poza tem obfituje we wszelkiego rodzaju możliwe obliczenia statystyczne, które dają dokładne pojęcie o rozwoju automobilizmu, o ilości samochodów obcej produkcji i t. d.

Praga, 1-go listopada 1929 r.

Na tem sprawozdanie swoje kończę, dodając tylko: każda wystawa jest poniekąd wieszczem tej dziedziny, jaką eksponuje. Na wystawach, zawsze słyszy się przepowiednie dalszego rozwoju. W środowiskach fachowych, czeskich, rokują dziś również wielką przyszłość wozom ośmio-cylindrowym z napędem na przednie koła i przysłowionym jest dziś powiedzenie, iż *„samochód winien być ciągniony, a nie pchany"*.

Maro.

Stowarzyszenie posiadaczy samochodów używanych.

Jednym z najważniejszych problemów do rozwiązania w dziedzinie motoryzacji, jest problem używanych wozów. Po pewnym czasie samochód staje się do dalszego użytku niezdatnym, przedstawia jednak pewną wartość, która nie pozwala na wyrzucenie go wprost na śmietnik, wartość tę jednak jest bardzo trudno zrealizować, chociażby ze względu na ciągle zmieniające się modele danej marki. Dlatego też, jednym z warunków racjonalnego rozwiązania tego problemu, będzie stabilizacja konstrukcji i formy wozów. Trzeba jednak w między czasie, znaleźć jakieś kompromisowe rozwiązanie tej palącej kwestji.

Angielski związek przemysłowców i handlowców branży samochodowej, po dość długich debatach znalazł wyjście z tej sytuacji, przez postawienie projektu, producentom i ich reprezentantom, aby przy sprzedaży samochodu ograniczali się oni klauzulą, na mocy której będą zmuszeni przyjąć z powrotem zużyty samochód w jego rzeczywistej wartości rynkowej, samochodu zużytego. Wskaźnikiem wartości takiego używanego auta, mają być regularnie ukazujące się wykazy cen rynkowych, wydawane przez stowarzyszenie kupców samochodowych (Motor Agents Association). Ceduly te będą bardzo ciekawe, jako mierniki cen tych samochodów.

Członkowie tego stowarzyszenia w liczbie 15.000 posiadają około 80.000 używanych samochodów, przedstawiających ogólną wartość do 100.000.000 zł.

NAJWIĘKSZA ORGANIZACJA AUTOMOBILOWA KOBIET. Organizacja „Women's Automobile and Sports Association. jest największem zrzeszeniem automobilowem kobiet w Europie. Liczy ona ponad 5.000 członkiń.

Przygotowania do walk o rekord szybkości.

Dowiedzieliśmy się kilka szczegółów o zbudowanym obecnie w Wolverhampton wozie wyścigowym, na którym znany zawodnik angielski Kaye Don, ma w lutym 1930 r., w Dayton na Florydzie, ustanowić nowy światowy rekord szybkości samochodu.

Przygotowania prowadzone są niezwykle dokładnie i z wielkim nakładem pracy, gdyż jako współzawodnik o rekord światowy, ma wystąpić Ameryka, zapowiedziawszy, iż ustanowiony przez Segrave'a rekord 371,679 kmg., obali. (!?)

Wóz, w który się Anglja do tej walki zbroi, pochodzi z zakładów Sunbeam, posiada dwa silniki o łącznej mocy 4.000 koni, podczas gdy słynna Złota Strzała Segrave'a miała tylko 1000 koni mocy.

Dwa kolosalne silniki o 24 cylindrach, umieszczono w wozie niewiele większym od normalnego samochodu, znacznie jednak niższym. Cały samochód jest ściśle w swej budowie dostosowany do wielkości kierowcy Kaye Don'a i kształtem swym przypomina promień. Według wyliczeń konstruktorów samochód ten winien osiągnąć fantastyczną wprost szybkość od 450 do 480 klm godz.

ARIELEM na najwyższy szczyt Beskidów.

Pan Ausschwitzer z Frydlandu na motocyklu Ariel w karkołomnej jeździe, zdobył szczyt najwyższej góry Beskidów, Łysej wysokości 1325 metrów. Wjazd trwał 1 godz. 12 min. Na wierzchołku, motocyklista wraz z pasażerem byli owacyjnie witani przez zebranych widzów. Droga w dół trwała o 24 min. dłużej, wobec większego niebezpieczeńswa ześlizgnięcia się z maszyną i konieczności ustawicznego hamowania. Sportmani po powrocie do Frydlandu, zostali owacyjnie powitani przez zebraną tłumnie publiczność.

W WALCE O „WIELKĄ NAGRODĘ EUROPY"

Alvensleben zajmuje zaszczytne miejsce.

Kilka kilometrów od stolicy Katalonji, Barcelony, znajduje się znakomity tor o charakterze górskim, licznych zakrętach i serpentynach t. zw. Circuitto de la Amettla, długości 16 i pół klm. Tor ten był widownią w ub. dniach międzynarodowych zawodów motocyklowych o „Wielką Nagrodę Europy" i zgromadził na starcie elitę kierowców, wszystkich niemal państw europejskich. Wyścigi te mają i dla naszego sportu wybitne znaczenie, gdyż po raz pierwszy w tej niemal najpoważniejszej konkurencji motocyklowej Europy, stawał Polak Alvensleben, zająwszy zaszczytne 4 miejsce za 3-ma najwybitniejszymi Anglikami, jeźdzcami o światowej sławie.

Zawody same zgromadziły w obydwa dni zawodów, kilkunastotysięczne tłumy widzów, z zapartym tchem śledzących zawrotne chyżości mistrzów motocyklowych, którzy trasę 16 i pół km. 20 razy okrążać musieli. W sobotę 19-go ub. m., jako pierwszym dniu zawodów startowały maszyny o najmniejszym litrażu. Dystans 165 km. 018 mtr. W pierwszym okrążeniu wysunął się Brusi na „Benelli", któremu na pięcie siedział Klein na „DKW". Okrążenie drugie widziało już tylko 9 zawodników, ponieważ Azzariti na „Benelli" z powodu defektu pneumatyka. zmuszony był się wycofić. Ten sam los spotyka w 3 okr. Manetti'ego na „Miller", któremu gaźnik się zepsuł. W 6 okr. Klein, uzupełniając paliwo zmuszony był odstąpić „prowadzenie", jednakowoż nie na długo, ponieważ jego brawurowej jeździe, nie ostał się żaden ze współzawodników, zostawiając tem samem Kleinowi zwycięstwo w tej klasie z czasem 1,50.48, czyli przeciętnie 88 km. na godz., 2-gi Brusi na „Benelli" 1,54.21. 3-ci Sourdot na „Monet-Goyon".

W klasie 250 ccm., 15 okr., zdecydowanym faworytem był Handley na „Motosacoche". Już w pierwszym okrążeniu odsunął się od swych współzawodników o 15 sek., który to dystans podniósł w 2 okr. o 58 sek. W tym okrążeniu na zakręcie upadł Prini, jednak jazdę dalej kontynuował. W 4 okr. wycofał się zwycięzca Monzy Truzzi na „Moto-Guzzi" z powodu defektu pneumatyka. Jeszcze w 5 okr. bezkonkurencyjnie prowadzi Handley, mając około 2 min. przewagi nad Longmannem, Ghersi i in. Najszybszą rundę miał Handley w 9 okr., a mianowicie czas 10.10, czyli przeciętną 97 i pół km. Niestety były to już jego ostatnie akordy, albowiem w następnym okrążeniu zmuszony był zatrzymać się z powodu defektu. Ruszył wprawdzie dalej w drogę, jednak straconego czasu nie mógł już odzyskać, tembardziej, iż jeszcze 3 razy stawać musiał do zawodów.

W ostatecznej klasyfikacji zwyciężył Longmann (Anglja) na „O. K. Supreme" w czasie 2,41,27, przeciętna 92,224 km na godz., drugi Marjo Ghersi (Włochy) na „Moto-Guzzi" o 7 min. w tyle, trzeci Himming (Anglja) na „Zenith" i ostatni Handley na „Moto-Sacoche".

Tego samego dnia, odbyły się zawody motorów z przyczepkami, do których stanęło zaledwie 7 zawodników, przyczem 2 już w pierwszym okr. odpadło. Anglik Hicks zwycięzca tegorocznego „Tourist Trophy" zwyciężył łatwo w klasie 350 ccm., jako moto-over w czasie 1.42,14 na dystansie 148,572 km. na „Velocette". Przeciętna 86 km. W klasie zaś do 600 ccm. z przyczepkami walka pozostałych 4 była bardzo ostra. Wszyscy do 8 okr. jechali razem, dopiero w 9 okr. D'Eternod odpadł, pozwalając się wyprzedzić zwycięzcy Mansel na „Norton", który dystans 165 km., czyli 10 okr. przebył w czasie 1,56,29, przeciętnie 85 km. na godz., 2-gi D'Eterneod na „Sunbeam", 3-ci Naure na „Scott" i 4-ty Frassinetti na „Sarolea".

Najciekawsze jednak walki, rozegrały się w drugim dniu zawodów. Odbyły się tylko 2 wyścigi w klasie 350 i 500 ccm. na solo maszynach, w których spotkali się sami mistrzowie. Niestety pech prześladował najwybitniejszych kierowców, którzy też ku niemałemu rozczarowaniu widzów zmuszeni byli wycofać się. Handley na swym „Moto-Sacoche" w klasie 350 ccm. zmuszony był już w drugim okrążeniu, opuścić arenę walki, ten sam los spotkał Kleina na „DKW" i Kiemla na „UT. Jap". Startowało ogółem 12 zawodników. Uwagę zwrócił fakt, iż nie startowali Nuvolari i Moretti, dwaj czołowi włoscy kierowcy na „Bianchi". Aby jednak Włosi reprezentowani byli, w ostatniej chwili zgłosiło się dwóch kierowców na „Frera", którzy jednak żadnej roli w tym wyścigu nie odegrali. Prowadzenie objął Anglik Rowley. Jednakże w 18 okr. zmuszony był on „prowadzenie" odstąpić koledze fabrycznemu „Davenportowi, który też wyścig wygrał w czasie 3,22.36 na maszynie „AJS", trzeci Arranda (Hiszpanja) na „New-Imperjal" i czwarty Santos (Hiszpanja) na „AJS". Reszta zawodników odpadła.

Jako clou zawodów o „Wielką Nagrodę Europy" nastąpił wyścig na 20 okr. klasy 500 ccm., w którym między 12 startującymi znajdował się nasz rodak Alvensleben z Bydgoszczy. W pierwszym okrążeniu prowadził Anglik Hunt, mając za sobą grupę konkurentów tej klasy, jak Handley, Wood, Walker i Paura, który też w tej kolejności prowadzili aż do 5 okr. W 7 okr. Handley osiągnął najszybszy czas dnia, uzyskując chyżość 110 km. 504 mtr., na to by już w następnej rundzie z powodu defektu, definitywnie odstąpić. W prowadzeniu następuje zmiana. Na czoło wychodzi Hunt, za nim jak cienie Dods, Walker, i Dodson. Nasz Alvensleben zastosował znakomitą taktykę. Nie forsując zbytnio maszyny czekał, aż zażarci konkurenci wzajemnie się skończą, (nie widać go było aż do 15 okr.), gdy nagle uważając, iż już dość zabawki, silnie zaatakował, wydostając się na zaszczytne 4-te miejsce, które mimo zaciekłych zmagań ze współzawodnikami zdołał utrzymać do końca, przynosząc tem chlubę barwom polskim i polskiemu motocyklizmowi.

Rezultaty szczegółowe tego biegu następujące: 1-szy Hunt (Anglja) na „Norton" 3.05,14, przeciętna szybkość 106.944 km. na godz., drugi Walker na „Rudge Whitworth", trzeci Dodson na „Sunbeam" i 4-ty Alvensleben (Polska) na „Norton" czas 3,27.51.

„JAZDA ZAMKNIĘCIA SEZONU".

(z życia Sekcji motocyklowej przy Klubie sportowym „Gedania")

Gdynia 25-X-29.

Motocykliści sekcji, licznie stawili się do zbiórki w dniu 13 października r. b. na dziedzińcu Domu Polskiego w Gdańsku, do ostatniej zbiórki klubowej, dla odbycia uroczystej „Jazdy zamknięcia sezonu".

Zwartym szeregiem, ruszyli wszyscy wolno w kierunku Sopot.

Zatrzymano się w Sopotach w Wiktorja-Garten, jedynym tam polskim lokalu.

Przewodniczący Sekcji Motocyklistów p. Kazimierz Brühl, powołując się na okoliczności zamknięcia sezonu sportowego, wygłosił sprawozdanie z działalności sekcji: Otóż sekcja odbyła 16 jazd klubowych o charakterze zawodów, zjazdu wojewódzkiego i innych wycieczek krajoznawczych i t. p. ogólnej długości 2735 klm., podczas gdy w roku 1928 było 6 jazd — 475 klm. Te wprost nieproporcjonalne wyniki osiągnięte w b. sezonie tłómaczy się tem, że w przeszłym roku sekcja przeżywała okres organizowania się. Jednak pomimo tak znacznego postępu, sekcja motocyklistów K. S. „Gedania", liczy obecnie jeszcze niewielką ilość członków czynnych t. j. 25; niewielką wobec conajmniej 100 motocyklistów polaków zamieszkałych w Gdańsku, lecz pozostających niezorganizowanymi lub co gorsze, należących do obcych klubów. Motywując tem, że sam Zarząd w staraniach ku zwerbowaniu tych motocyklistów do Klubu Polskiego nie podoła zadaniu, przewodniczący zwrócił się z gorącym apelem, ażeby każdy z obecnych, zechciał zająć się też tą misją, gdyż faktem jest, że rozwój i dobrobyt Klubu, jest w pierwszym rzędzie zależnym od współpracy i dobrej woli wszystkich członków, co jest bezprzecznie ich zasługą.

Po dalszej wymianie zdań, posiedzenie zamknięto. Wspominając o przyjemnych i wesołych chwilach, spędzonych w czasie wspólnych przejażdżek klubowych.

Koledzy z pewnym żalem rozstawali się na przeciąg długiej i nudnej zimy...

PORADNIK AUTOMOBILISTY.

Pierwszy okres
obsługi samochodu
ciężarowego lub autobusu.

Sposób prowadzenia i obsługa samochodu, podczas przejazdu pierwszych 1.500 klm. jest bezwzględnie decydującą na dalsze życie i trwałość samochodu.

Przez brak ostrożności i staranności, kierowca może spowodować szereg uszkodzeń tym niebezpieczniejszych, że narazie niewidocznych, a które ogromnie skrócić mogą, użyteczność samochodu.

Poniżej podaję szereg wskazówek, których ścisłe przestrzeganie znakomicie przysłuży się samochodowi w tym pierwszym okresie jego życia:

1) *Oliwienie silnika:*

Odbierając nowy samochód sprawdzić, czy w karterze jest dość oliwy (sprawdzić na wskaźniku poziom).

Puścić silnik w ruch i sprawdzić, czy manometr wskazuje ciśnienie oliwy, czy to ciśnienie odpowiada przy różnych obrotach ciśnieniu wskazanemu przez fabrykę.

Dla przesmarowania górnych części silnika, dolać do zbiornika benzyny pewną ilość (2,5% na 10 l. benzyny — ćwierć l. oliwy) dobrej oliwy o średniej gęstości.

Po przejechaniu pierwszych 250-300 klm. spuścić oliwę z silnika, gdy jest on jeszcze gorący. Napełnić silnik świeżą oliwą, marki i gatunku w/g. wskazówek fabryki, aż do odpowiedniego znaku na wskaźniku. Tutaj podkreślić należy, że używanie innej oliwy w skutkach jest bardzo kosztowne, gdyż oliwa taka może spowodować nieobliczalne uszkodzenia silnika.

Zmienić jeszcze oliwę po pierwszych 750 klm. i 1.500 klm.

2) *Zapalenie*:

Sprawdzić czy wszystkie świece dają dobrą iskrę i czy kable, łączące, są dobrze umocowane.

3) *Zawory i popychacze*:

Sprawdzić czy między zaworami i ich popychaczami jest dostateczna gra. Należy pamiętać, że lepiej jest mieć „chlapanie" zaworów, niż wskutek niedostatecznej gry, spalić zawory wylotowe.

Po przejechaniu pierwszych 250—300 i 1500 klm. sprawdzić znów grę zaworów.

4) *Chłodnica*:

Sprawdzić czy chłodnica nie cieknie i czy jest napełniona wodą. Sprawdzić czy pompka wodna należycie działa.

5) *Skrzynka biegów i dyferencjał:*

Sprawdzić czy w skrzynce biegów i dyferencjale jest dość smaru lub oliwy.

Zabieg ten powtarzać po przejechaniu 250 — 750 1.500 klm., później co 2.000 klm.

W razie potrzeby uzupełnić oliwę.

6) *Skrzynka i połączenie kierownicy, smarowniczki Tekalemit, przeguby*:

Sprawdzić i przesmarować skrzynkę i połączenie kierownicy, oraz wszystkie smarowniczki Tekalemit oraz strzemiączka resorów i przeguby.

Operację te powtarzać z całą starannością co 150 — 300 klm.

7) *Hamulce:*

Sprawdzić hamulce. Przy pierwszej jeździe sprawdzić czy przy odpuszczeniu dźwigni nie grzeją się bębny hamulcowe i w tym wypadku odpowiednio wyregulować cięgla.

8) *Śruby, podwozia i karesorje:*

Sprawdzić czy wszystkie śruby podwozia i karesorji są należycie dokręcone.

Żądać od sprzedawcy dokładnego wskazania śrub, szczególnie ważniejszych.

Operację tą powtarzać po każdej jeździe i zluzowane śruby natychmiast dokręcać. Pamiętać należy, że zluzowanie śrub powoduje w krótkim czasie uszkodzenia połączonych części, a nawet całych zespołów. Na powyższe czynności, należy zwrócić specjalną uwagę, szczególnie przy jeździe po złych drogach, których na nieszczęście dla samochodów mamy u nas wiele.

9) *Gumy*:

Sprawdzić czy gumy są napompowane do ciśnienia przewidzianego instrukcją.

Czynność tę powtarzać po każdej jeździe. Należy pamiętać, że wydatek na odpowiedni manometr stokrotnie się opłaca i gumy należycie pompowane służą znacznie dłużej.

10) *Obciążanie samochodu*:

Należy zwrócić specjalną uwagę na ładowanie samochodu.

Przeciążanie samochodu skraca jego żywot, niszcząc wszystkie mechanizmy, a przedewszystkiem powoduje niepomiernie szybkie zużywanie się gum.

11) *Jazda*:

Sposób prowadzenia samochodu w tym pierwszym okresie, ma ogromny wpływ na dalszą jego pracę i dlatego polecamy jaknajściślej przestrzegać następujących wskazówek:

Pierwsze 25 klm. jechać z największą ostrożnością i nieprzekraczać 12 — 15 klm./godz., nie „ambulować" silnika. Po przejechaniu tej odległości stanąć, zgasić silnik i korbą sprawdzić jak się obraca. Jeżeli kręci się ciężko, to nie powiększać szybkości na następnych 40 — 50 klm., przyczem co 2 — 3 klm. wskazane jest wyłączenie sprzęgła i przyspieszenie obrotów dla podniesienia ciśnienia oliwy.

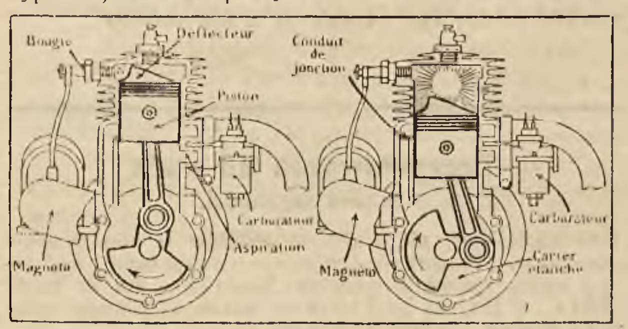
Na następnych 250 klm. szybkość można podnieść do 18 — 20 klm. na godz., a następnie stopniowo dojść do szybkości przepisanej przez fabrykę, pamiętając zawsze, że przekraczanie tej szybkości lub szybka jazda na złej drodze, zgubnie działa na wszystkie mechanizmy samochodu.

Inż. *W. Modzelewski.*

„PRENUMERATOR" — prosi o podanie zasady działania silników dwutaktowych.

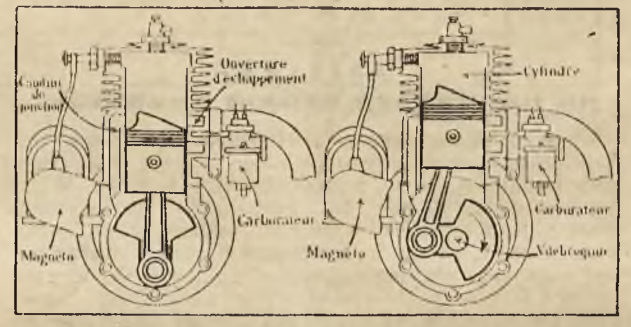
Uważamy tego rodzaju przypomnienia, za rzecz bardzo pożyteczną, ponieważ najbardziej nawet doświadczonym technikom, zdarza się zapomnieć podstawowe rzeczy z zakresu teorji, o ile nie mają dłuższy czas z niemi bezpośrednio do czynienia. Dlatego też postaramy się sprawę silników dwutaktowych wyjaśnić nieco szerzej.

Jak wiadomo, silnik czterotaktowy na cztery suwy ma tylko jeden suw pracy. Skutkiem tego, chcąc osiągnąć możliwie elastyczny i regularny bieg silnika, konstruktorzy zmuszeni są stosować conajmniej czterocylindrowe silniki, tak, aby na każde pół obrotu wału wypadał jeden suw pracy.



Rys. 1. ***Z lewej strony:*** początek suwu pracy silnika dwusuwowego. Świeca daje iskrę, gaźnik dostarcza mieszanki, do wnętrza karteru przez otwór zasysania (na rysunku „Aspiration"). ***Z prawej strony***: dalszy ciąg suwu pracy: otwór zasysania zostaje zamknięty przez opuszczający się w dół tłok, a mieszanka wewnątrz karteru zostaje sprężona.

Aby więc uniknąć niedogodności, wynikających z dużej ilości cylindrów, co daje się we znaki szczególnie tam, gdzie idzie o doprowadzenie wagi silnika do minimum, a więc w konstrukcji motocykli, zaczęto stosować silniki dwutaktowe, czyli dwusuwowe. W silniku dwusuwowym, na każde dwa obroty wału mamy nie 1, a 2 wybuchy, dzięki czemu regularność biegu jednocylindrowego silnika dwusuwowego, odpowiada dwucylindrowemu silnikowi czterosuwowemu.



Rys. 2. ***Z lewej strony:*** tłok doszedł do dolnego martwego punktu, odsłaniając otwór przewodu, łączącego wnętrze karteru z cylindrem. Świeża mieszanka przechodzi z karteru do cylindra. Mieszanka, wchodząc pod ciśnieniem do cylindra, wypycha spaliny przez otwór wylotowy (na rys. „Ouveture d'échappement"). ***Z prawej strony:*** tłok ciągu posuwa się w górę, zamyka sobą oba otwory, wlotowy i wylot. spręża mieszankę w cylin. Po dojściu do górnego martw. punktu, następuje iskra i rozpoczyna się suw pierwszy-praca, tak jak na rys.1.

Znaczenie nazw francuskich: „Bougie" świeca; „Deflecteur" — garb na tłoku; „Piston" — tłok; „Aspiration"— otwór zasysania; Conduit de jonction" — przewód łączący karter z cylindrem; „Ouverture d'èchappement"- wylot; „Vilebrequin" — wał korbowy.

Zasada działania takiego silnika jest następująca: Silnik zawiera dodatkowy zbiornik mieszanki, który utworzony jest przez jego obudowę, czyli karter. Zarówno zasysanie, jak i kompresja odbywają się za pośrednictwem tego dodatkowego zbiornika, który łączy się z cylindrem za pomocą specjalnego kanału. W silniku takim nie mamy wcale zaworów: tłok i cylinder same w sobie stanowią zawory, wlotowy i wylotowy. Usuwanie spalin odbywa się przy pomocy specjalnego garbu umieszczonego na tłoku. Wylot spalin odbywa się jednocześnie z napełnieniem; podczas gdy mieszanka napływa z jednej strony cylindra, spaliny uchodzą drugą stroną. Ponieważ przy tem pewna częsc świeżej mieszanki uchodzi razem ze spalinami, z drugiej zaś strony spaliny częściowo pozostają w cylindrze do następnego wybuchu, skutek użyteczny takiego silnika jest więc nieco mniejszy niż silnika czterosuwowego; innemi słowy zużycie paliwa na daną moc jest w dwusuwie większe niż w czterosuwie. Wzgląd ten jednak przy małych silnikach jak np. motocyklowych nie jest brany w rachubę, ponieważ osiągnięcie zmiejszenia wagi i objętości silnika uważa się za ważniejsze.

Inż. *J. Erlich.*

PROCH i DYNAMIT

jako środek napędowy.

Niejednemu automobiliście, przychodzi do głowy myśl, by zastąpić benzynę prochem lub dynamitem i w ten sposób zwiększyć moc silnika. Sama nazwa silnik wybuchowy, zdawałoby się wskazuje na to, że trzeba zastosować tu materjały wybuchowe. Myśl zastosowania materjałów wybuchowych, nie jest nowa. Już w roku 1698 *znakomity Papin chciał uruchomić silnik przy pomocy prochu strzelniczego*. Później gdy została wynaleziona bawełna strzelnicza, powstało dążenie zastosowania jej do poruszania silnikiem. Ostatnio wywołały wielką sensację, próby Opla z samochodem rakietowym, gdzie mamy wykorzystanie siły wybuchu, jest tu zupełnie odmienna. Samochód porusza się na zasadzie siły odruchu, przy spalaniu się prochu. Ciepło spalania się nie zostaje tu, wyzyskane w sposób jaki mamy w silnikach zwykłych. Wówczas, gdy silnik spalinowy, wykorzystuje paliwo nadal ekonomicznie, nie mamy tego w silniku rakietowym.

Materjały wybuchowe są znamienne tem, że spalają się bardzo szybko i wydzielają spaliny w znacznej objętości, wydajność zaś cieplna ich jest stosunkowo mała, i z tej właśnie racji, nie nadają się one do silników spalinowych. Stanie się to zupełnie jasne, o ile porównamy ciepło spalania 1 klg. tych materjałów:

dynamitu	1400	Calori
ekrazytu	800	„
prochu bezdyn.	1200	„
trotylu	720	„
prochu czarn.	650	„

Wówczas, gdy 1klg. benzyny daje 10300 Calori. Na podstawie tej tabelki możemy obliczyć, że 1 kgr. benzyny jest wstanie napędzić silnik 16-konny w ciągu 1 godziny, wówczas, gdy tę samą ilość dynamitu *będzie wstanie poruszać go zaledwie w 8 minut.* Do tego należy dodać, że koszt dynamitu jest o 2 razy większy, niż koszt benzyny.

Rozważanie to pokazuje, że samochody i samoloty rakietowe w obecnym stanie techniki, *nie są zdolne do wytrzymania ekonomicznej konkurencji z silnikiem* spalinowym.

A. MINCHEJMER Stud. Polit. W. *(c. d.)*

WRAŻENIA Z WŁÓCZĘGI PO EUROPIE.

Znaki i napisy dla regulacji ruchu w Londynie. — Ruch w Paryżu. — Nieco o świetlnych sygnałach. — Barcelona.

Pisząc w poprzednich swych „wrażeniach" o regulacji ruchu w Londynie, poruszyłem głównie stronę „ludzką" tego zagadnienia, mianowicie doskonałą dyscyplinę kierowców, sprawność policjantów i t. p. czynniki, teraz zaś chciałbym opisać specjalne urządzenie techniczne, mające na celu porządkowanie ruchu i ułatwienie orjentacji kierowców i przechodniów.

Najbardziej typowe z nich, znajdą czytelnicy na załączonych fotografjach, na których widać także, charakterystyczne londyńskie staroświeckie taksówki i piętrowe autobusy.

Na pierwszy plan wysuwają się tu przedewszystkiem wysepki, tak ważne ze względu na rozdzielanie jezdni na określone strefy komunikacyjne i ze względu na bezpieczeństwo przechodniów. W Londynie, gdzie na każdej nieco szerszej ulicy spotyka się wysepki, sprawę tą rozwiązano bardzo szczęśliwie. Niema więc tam wysepek w rodzaju warszawskich, niewidocznych zwłaszcza w nocy i stanowiących dość poważne niebezpieczeństwo dla samochodów, a wątpliwej wartości ochronę dla przechodniów; niema tam również żadnych świecących się niemieckich grzybków, ale każda z londyńskich wysepek jest naprawdę widoczna i zabezpieczona całkowicie od niespodziewanego wjechania na nią samochodu. Jest przedewszystkiem wykorzystana na podstawę do latarni, a po drugie z dwuch jej stron są umieszczone mocne żelazne słupki, również jak i sama latarnia pomalowane jasną aluminjową farbą. Dobrym również, jest pomysł zastosowany na niektórych ulicach rozdzielania jezdni na trzy strefy, przyczem środkowa jest przeznaczona dla samochodów jadących prosto, a boczne dla skręcających w poprzeczną ulicę.

Charakterystycznymi dla Londynu, są również wszelkiego rodzaju napisy, linje i znaki na jezdni, albo wymalowane białą farbą, albo też ułożone z jasnych metejowych płytek. Nie są to przy tem pojedyńcze poosadzane okrągłe grzybki, które są na przykład zastosowane na

szerszą skalę w Paryżu i które i tam są równie mało widoczne jak i w Warszawie, ale większe prostokątne płytki układane w ciągłe, doskonale widoczne linje.

Tego rodzaju linje oznaczają przedewszystkiem granice, przy której mają zatrzymywać się samochody, a więc zarazem i miejsca przejść przez jezdnię, przy czem dla orjentacji z daleka na słupach latarń na wysepkach, są umieszczone napisy: „Cross here" — przechodź tędy. Linje w kształcie łuków i strzał, oznaczają strefy dla samochodów, mających zamiar skręcać w boczną ulicę i wskazują dokładnie, gdzie skręt wykonać należy. Strzały wskazują również kierunek jazdy na placach z okrężnym i ulicach z jednostronnym ruchem.

Prócz tego, sporo jest także różnego rodzaju napisów, odnoszących się do kierowców, jak np.: tura left, tura right, no way, — skręcaj w lewo, skręcaj w prawo, niema przejazdu — służące do orjentacji w zarządzeniach dotyczących jednokierunkowego lub okrężnego ruchu, albo też odnoszących się do przechodniów, jak np.: look left, look right, — patrz na lewo, patrz na prawo, ułatwiających więc orjentację w ruchu pojazdów i zwiększających znakomicie bezpieczeństwo przechodnia na ulicy. Pierwsze napisy są umieszczane wpoprzek jezdni, drugie wzdłuż brzegu, przy chodniku.

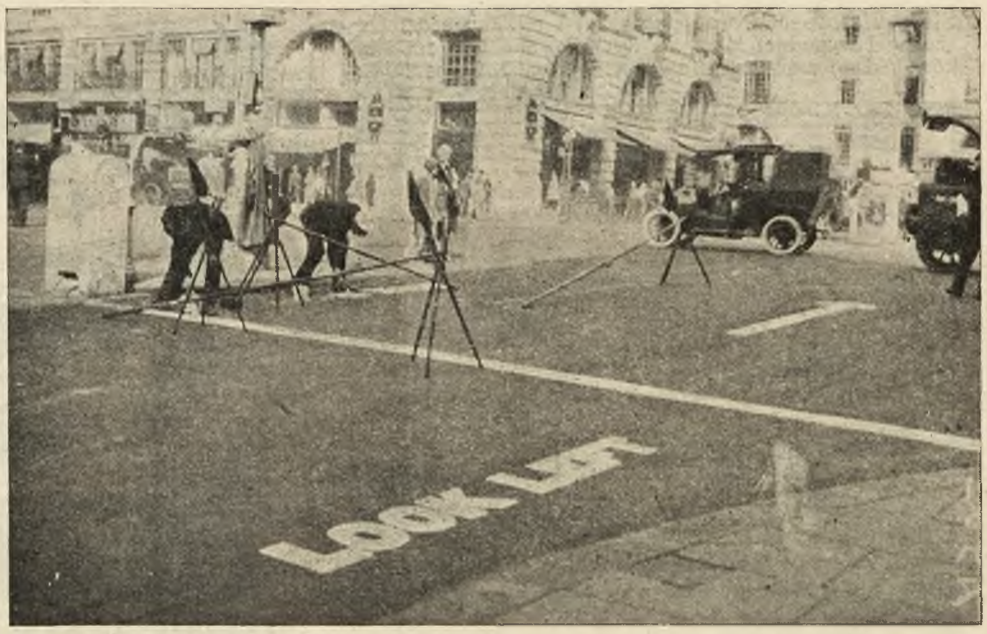
Umieszczanie napisów i znaków na samej jezdni, jest rzeczą bardzo racjonalną, ponieważ uwaga kierowcy jest skupiona cały czas na jezdnię przedewszystkiem, a nie jest dobrze odrywać ją dla poszukiwania znaków, gdzieś na słupach. Możnaby wytoczyć zarzut, że przecież



Regulacja ruchu na Piccadilly Street. Charakterystyczna londyńska wysepka. Na jezdni znaki ułożone z metalowych płytek.

inne samochody zakrywają te napisy, jednakże przekonałem się osobiście, że ta okoliczność nie jest tak istotną, jakby się to na pierwszy rzut oka wydawało i napisy widać zawsze zupełnie dobrze. Jeżeli zaś chodzi o przechodnia, to on również przechodząc przez jezdnię, patrzy przedewszystkiem nadół i rozglądanie się po słupach mogłoby dla niego przynieść przykre konsekwencje.

Dzięki wszystkim tym urządzeniom i wzmiankowanej już doskonałej karności, kierowców policjantów cechą charakterystyczną ulicznego ruchu w Londynie jest niesłychana sprawność jego organizacji i regulacji. Na dany znak, natychmiast stają zwarte masy wartkiego potoku samochodów, a z poprzecznej ulicy wypadają maszyny, cierpliwie dotąd czekające swojej kolei. Imponująco zwłaszcza wygląda, z jakim poprostu talentem są *rozwiązywane trudności komunikacyjne* na tak nieregularnych placach i placykach jak Picadilly, Trafalgar i t. d.



Malowanie znaków i napisów na jezdni w Londynie. W głębi typowa londyńska taksówka.

Zupełnem natomiast przeciwieństwem Londynu, jest Paryż, drugie miasto—olbrzym, o tyle szczęśliwsze od swego angielskiego brata, że posiadające przestronne, proste i racjonalnie rozplanowane ulice, ruch więc w nadsekwańskiej stolicy, jest daleko swobodniejszy i lżejszy i nie dusi się w ciasnej krętaninie uliczek. Na pierwszy też rzut oka sprawia daleko milsze wrażenie elegancją, czystością a przedewszystkiem nowoczesnością linij karoseryj a przytem o ileż efektowniejszy i ładniejszy jest widok zgrabnych sylwetek setek samochodów, pędzących na tle prześlicznych perspektyw i olbrzymich wolnych przestrzeni Pól Elizejskich, Place de la Concorde lub też Bois de Boulogne, niż setek niezgrabnych i staroświeckich przeważnie maszyn, stłoczonych na Strandzie lub Kingsway w Londynie, sprawiających wrażenie jakiegoś wezbranego górskiego potoku, kipiącego i szumiącego w wąskiem obramowaniu ścian krętego wąwozu.

Ruch w Paryżu, cechują szybkość, żywiołowość i wirtuozowstwo władania kierownicą. Francuz jest zbyt indywidualny, najczęściej niestety, źle wychowany, nie lubi więc być krępowany jakiemiś przepisami i zarządzenia „agent" regulującego ruch, nie są dla niego ostateczną i definiwną wyrocznią tego, co on ma zrobić i polega przedewszystkiem na własnej umiejętności dawania sobie rady z daną sytuacją ruchu. Na znak policjanta, ruszają czekające dotąd samochody, ale bynajmniej nie wszystkie i nie odrazu, zatrzymują się dotąd będące w ruchu. One się jeszcze zdążą przemknąć. (!)

Nadzwyczajne poprostu wrażenie, sprawia nieraz krzyżowanie się, gdzieś na szerszym naturalnie placu dwuch fal samochodów, przyczem nikt specjalnie nie zwalnia, ale wszyscy się doskonale wymijają i jak gdyby nigdy nic, bez żadnej straty czasu pędzą dalej.

Daleko mniej też, w Paryżu niż w Londynie wszelkich urządzeń i znaków regulacyjnych, a te które są, dotyczą przeważnie opieki nad przechodniem i wyznaczają przejścia przez ezdnię.

Cechą wspólną Londynu i Paryża, jest stosunkowo małe zastosowanie świetlnej regulacji ruchu, wbrew temu, czegoby można było się spodziewać, podczas gdy np. w takiej Barcelonie, gdzie ruch jest w przybliżeniu cyfrowo biorąc (ilość mieszkańców na 1 samochód) tylko 3 — 4 razy intensywniejszy niż w Warszawie (w Londynie i Paryżu kilkadziesiąt razy), zainstalowano niedawno w całem prawie mieście *wspaniałą automatyczną świetlną regulację ruchu*, założoną przez amerykańskie General Electric Company.



Znaki na jezdni na Piccadilly Circus w Londynie. W głębi wylot Regent Street.

Czem sobie należy tłomaczyć, ten dziwny na pozór paradoks? Regulacja świetlna, zainstalowana na szerszą skalę. i zwłaszcza automatyczna ma o tyle rację bytu, o ile dzięki prawidłowemu rozplanowaniu ulic, z jakiem mamy do czynienia wszędzie w Ameryce, jest w stanie ująć całość ruchu w danej dzielnicy w pewien jednolity system, coś na kształt jakiegoś rozkładu jazdy, w przeciwnym bowiem razie traci sens. W Londynie o najbardziej, jak tylko sobie można wyobrazić chaotycznem i pogmatwanem rozplanowaniu ulic, oraz zupełnie nieregularnych kształtach zbiegów głównych arteryj komunikacyjnych, sygnały świetlne nic prawie dla całości ruchu daćby nie mogły, to też spotykamy je stosunkowo bardzo rzadko, przeważnie na bocznych ulicach, przyczem ciekawem jest, że służą one do regulacji ruchu, na porządnej bocznej poprzecznicy, podczas gdy na tym samym skrzyżowaniu na samej głównej arterji działa tylko policjant, ostateczna w tej dziedzinie wyrocznia, *cieszący się nieograniczonem zaufaniem samochodziarzy i przechodniów*.

W Paryżu regulację świetlną, spotykamy w pewnych ważniejszych tylko punktach komunikacyjnych, jak np. Place de l'Opera, gdzieindziej zaś ruch pozostawiony, jest opiece policjantów i umiejętności jazdy kierowców, lub też półautomatycznej regulacji świetlnej, polegającej na umieszczeniu, na zbiegach głównych arteryj z węższemi poprzecznicami sygnałowych latarń z migającem, w odstępach parusekundowych, czerwonem światłem, nie służących przy tem do zatrzymania lub puszczania pojazdów, ale jedynie do zwracania uwagi i ostrzegania.

— — — — — — — — — — — — — —

Barcelona, duże bardzo bogate, prawie, że miljonowe miasto, ma po za niewielką starą dzielnicą, wybitnie nowoczesny charakter. Regularna siatka ulic, proste, szerokie wysadzane palmami, bulwary, doskonale nadają się do zastosowania automatycznej sygnalizacji świetlnej, posuniętej zresztą, aż do przesady i dezorjentującej, nawet nadmierną liczbą latarń sygnałowych, zwłaszcza na placach i zbiegach szerokich bulwarów.

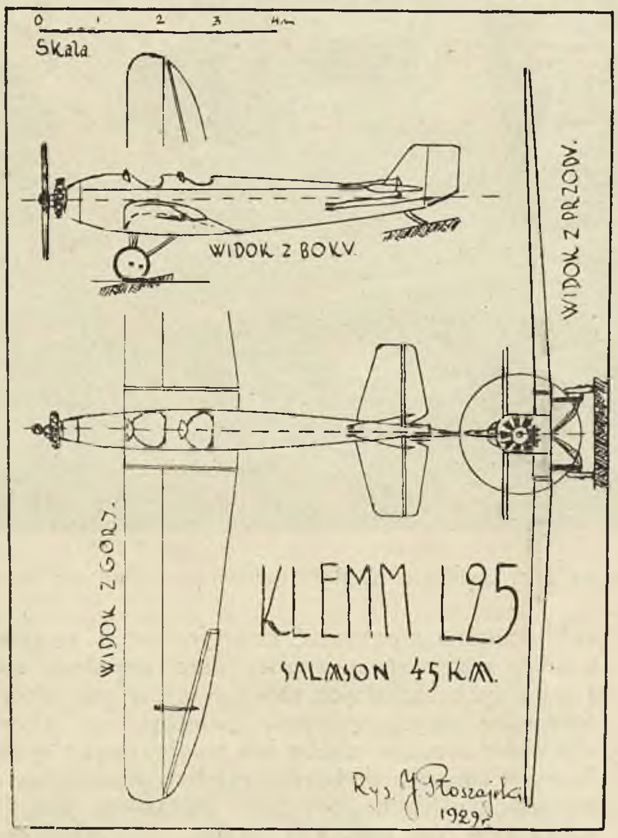
Z obserwacji ruchu i jego regulacji w Barcelonie, jak również w Wiedniu i Berlinie, gdzie też na szerszą skalę zainstalowana jest sygnalizacja świetlna, przychodzi się i do takiego wniosku, że w miastach, w których ruch ze swej istoty jest nieopanowany i chaotyczny, i nie osiągnął jak w Londynie i Paryżu tej pewnej *„kultury,"* na którą składają się: doskonała umiejętność prowadzenia maszyny, karność, umiejętność przystosowywania się do potrzeb całości ruchu, wzajemna kurtuazja i nieprzepychanie się za wszelką cenę po jezdni, oraz odpowiednie wyrobienie policjantów regulujących ruch, właśnie konieczne i nieodzowne jest stosowanie kosztownych i skomplikowanych sygnałów świetlnych, które swą dobitnością, jaskrawemi błyskami światła i donośnym dźwiękiem dzwonka są dopiero w stanie dostatecznie *opanować niesfornych, nieuważnych i nieumiejętnych kierowców, przechodniów*, a co najgorsza i woźniców. *(dok. nast.)*

Modelarstwo lotnicze:

Klemm L. 25[1]

Jest to popularna niemiecka awionetka, biorąca udział we wszystkich możliwych konkursach, samolotów sportowych i zajmująca wszędzie jedno z pierwszych miejsc. Jest jednopłatem o płacie dolnym wolnonośącym. Konstrukcja całkowicie drewniana. Kadłub, oraz skrzydła do połowy kryte są sklejką bronzową. Płaszczyzna nośna składa się z trzech części. Jedna stanowi całość z kadłubem i do niej domontowywuje się, na czterech zamkach dwie płaszczyzny. Podwozie, posiadające amortyzację pneumatyczną, oparte jest na fragmencie centralnym skrzydła. Stery i lotki normalne nieodciążane. Sterowanie linkami. Maszyna dostosowana jest do przelotów czterogodzinnych. Konstrukcja wewnętrzna skrzydeł i kadłuba normalna.

Siedzenia obserwatora (pasażera) i pilota bardzo obszerne i wygodne. Maszyna dostosowana jest do silników, różnej mocy od 16 do 80-ciu kom. Najczęściej budowana bywa z Salmsonem 40 Km. lub Hernbem 32 km Dane: Rozpiętość 13 m. Długość 7 m. 70 cm. Powierzchnia nośna 20 m.²



Jak się buduje
modele lotnicze.

Jednym z warunków dobrego wykonania modelu, jest odpowiednio przygotowana pracownia modelarska. Trudno mówić w normalnych warunkach o warsztacie stolarskim lub ślusarskim, gdyż środki materjalne nie pozwalają nam na zainstalowanie takowych, ograniczę się więc do narzędzi najniezbędniejszych, w które każdy bez większych trudności zaopatrzyć się może. Podstawowem narzędziem każdego modelarza, jest nóż. Radzę używać noży nieskładanych, gdyż częstokroć przy manipulacji, zamykają się kalecząc palce. Niezbędnem narzędziem jest hebel, tak zdziernik, jak i gładzik. Dalej zaopatrzyć się musimy w pilnik, oraz raszpel do drzewa, dłuto proste oraz półokrągłe, szczypce płaskie (flachcążki) i okrągłe, obcążki, młotek, bormaszynkę z borkami o 1 mm. do 6. Bardzo potrzebnym przyrządem jest igła, gruba obsadzona na trzonku drewnianym, jest ona bardzo pomocną przy zakładaniu ściegien. Z przyrządów ślusarskich pożądany jest: śrubsztak messelek, nożyce do blachy oraz punktak. Nieodzownym jest także mały warsztacik laubzegowy. Pozatem każdy modelarz posiadać powinien szpulkę grubych nici № 10, tutkę syndetikonu lub klej stolarski, drobne gwoździki, papier szklęty różnej grubości, drut o różnym przekroju (od 0,4mm. do 2mm.), karton. cynfolję i celuloid. Resztę potrzebnych przedmiotów, nabywać należy w miarę potrzeby.

Ogłoszenia drobne:

POSADY ZAOFIAROWANE.

Szoferzy potrzebni na taksówki. Polna 4. boks 14, pomiędzy ósmą—dziewiątą.

Szofer potrzebny. Ul. Sokołowska 16 m. 15 na Woli.

Szoferów przyjmuje na taksówki. Kowalewski, Jerozolimskie 35.

POSADY POSZUKIWANE.

Szofer z dobremi świadectwami poszukuje posady na prywatne, Hoża 60 m. 11.

Szofer-Mechanik poszukuje posady. Orla 12 m. 20.

Szofer uniwersyteckie wykształcenie, przyjmie posadę. Tel. 266-68.

Szofer-Mechanik lat 26, skromnych wymagań, poszukuje posady. Mokotowska 18 m. 28.

SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW.

„Fiat" 509, roadster, nowy okazyjnie do sprzedania. Bagatela 13 m. 15, godz; 6—8 w.

„Mathis" 4-osobowy, w dobrym stanie, w ruchu, sprzedam niedrogo. Tel. 409-30.

„Tatra" 2-cylindrowa, taksówka, sprzedam. Olszewska 8.

„Ford" landoleta, w dobrym stanie, sprzedam na spłaty. Próżna 12 m. 10, od 9—12.

„Ford" podwozie ślimakowe do sprzedania. Ul. Kowieńska Nr. 14 p. Frajndt.

„Packard" ciężarowy tanio do sprzedania. Mylna 11a suterena.

„Chevrolet" taksówka do sprzedania. Puławska 24, Dżawrow od 9—11 rano.

SPRZEDAŻ MOTOCYKLI.

„Ferrot" w bardzo dobrym stanie, sprzedam tanio Prosta 18—22 od 6—8 wieczór.

„Indian" starszy typ, po remoncie motoru, tanio sprzedam. Hoża 16 m. 9.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.